

An die Mitglieder des Bau- und  
Verkehrsausschusses der Stadt Herzogenrath

Datum: 12. März 2018

## Stellungnahme zur Radwegebenutzungspflicht

Sehr geehrte Damen und Herren,

am Dienstag, den 13.03.2018 befasst sich der Bau- und Verkehrsausschuss der Stadt Herzogenrath mit der Radwegebenutzungspflicht. Mit Verwunderung mussten wir feststellen, dass dem Anschein nach zur Darstellung der Faktenlage zur Radwegebenutzungspflicht ausschließlich eine Publikation eines Automobilclubs zu Rate gezogen wurde. Die Straßenverkehrsordnung (StVO), die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie Publikationen von Radfahrverbänden scheinen keine Berücksichtigung gefunden zu haben. Auch bei der Darstellung unterschiedlicher Standpunkte wird der Standpunkt des ADFC nur verkürzt in einem Satz zusammengefasst: „Insbesondere Rennradfahrer und der ADFC fordern deren generelle Abschaffung und begründen dies mit angeblichen Sicherheitsmängeln von Radwegen im Stadtgebiet Herzogenrath.“ Wir möchten den gegebenen Anlass gerne nutzen, um zur Radwegebenutzungspflicht Stellung zu beziehen.

### Fakten

Die Straßenverkehrsordnung regelt in § 2 die Straßennutzung durch Fahrzeuge. Dort heißt es in Absatz 1:

*„Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen, von zwei Fahrbahnen die rechte.“*

Abweichungen von dieser Regel werden für den Radverkehr in Absatz 4 wie folgt erläutert:

*„Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt werden. Linke Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das allein stehende Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ angezeigt ist. Wer mit dem Rad fährt, darf ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und zu Fuß Gehende nicht behindert werden. Außerhalb geschlossener Ortschaften darf man mit Mofas und E-Bikes Radwege benutzen.“*

In der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung heißt es zur Anordnung benutzungspflichtiger Radwege:

*„Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung*

*stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.“*

Da die Anordnung einer Benutzungspflicht eine Einschränkung des fließenden Verkehrs ist, gilt darüber hinaus gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO:

*„Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der **besonderen örtlichen Verhältnisse** eine **Gefahrenlage** besteht, die das **allgemeine Risiko** einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter **erheblich übersteigt**.“*

Weiterhin besagt die VwV-StVO:

*„Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240 oder 241 erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen.“*

Zu diesen Anforderungen gehört insbesondere, dass „die Benutzung des Radweges nach der **Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar** sowie die **Linienführung eindeutig, stetig und sicher** ist“. Dafür muss der Radweg „**ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen**“ sein. Die Mindestbreiten werden im Detail in der VwV-StVO dargelegt. Weiterhin wird vorausgesetzt, dass „die Verkehrsfläche nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügendem Zustand gebaut und unterhalten wird und die **Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegeführung an Kreuzungen und Einmündungen auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar**, im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten **sicher gestaltet** sind“.

Neben der StVO und der VwV-StVO stellen auch die einschlägigen Regelwerke (RASt und ERA) einige Anforderungen an die Beschaffenheit von Radverkehrsanlagen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Anordnung einer Benutzungspflicht nur dann rechters ist, wenn sie durch die besonderen örtlichen Verhältnisse bzgl. der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufs zwingend notwendig ist und der Radweg die vorgeschriebenen Sicherheits- und Komfortstandards erfüllt. Dies wurde bereits durch diverse Gerichtsurteile, insbesondere durch das Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 bestätigt.

### **Standpunkt des ADFC**

Der ADFC fordert auf Bundesebene eine Anpassung der Straßenverkehrsordnung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Förderung des Radverkehrs. Dabei wird auch eine generelle Abschaffung der Radwegbenutzungspflicht gefordert. So heißt es im 2013 beschlossenen verkehrspolitischen Programm des ADFC:

*„Die Radwegbenutzungspflicht zwingt Radfahrer vielfach auf Radverkehrsanlagen, die den modernen Anforderungen an Verkehrssicherheit und Komfort nicht entsprechen. Deshalb verlangen wir prinzipiell die Wahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Führungen. Gute Radverkehrsanlagen brauchen keine Benutzungspflicht. Wir fordern deshalb die Abschaffung der Radwegbenutzungspflicht.“*

In der Praxis zeigt sich leider immer wieder, dass auch fast 20 Jahre nach der 1998 in Kraft getretenen Novelle der StVO viele benutzungspflichtige Radwege die vorgeschriebenen Sicherheits- und Komfortstandards nicht erfüllen. Eine Anpassung der Radwege an die geforderten Standards ist oft nicht absehbar, Kommunen führen die vorgeschriebene Überprüfung und Entschilderung der Radverkehrsanlagen meist nur nach gesonderter Aufforderung und mit erheblicher zeitlicher Verzögerung durch und in manchen Fällen kann die Einhaltung der Vorschriften nur über den Klageweg erzwungen werden. Vor diesem Hintergrund hält der ADFC ein Festhalten an der Radwegebenutzungspflicht und einen Zwang zur Benutzung minderwertiger und unsicherer Infrastruktur für nicht zielführend. Im Gegensatz zum ADAC ist der ADFC davon überzeugt, dass Menschen (insbesondere Kinder) gerne sichere und komfortable Radverkehrsanlagen entlang von stark befahrenen (Hauptverkehrs-) Straßen nutzen, sofern diese vorhanden sind. Von dieser Argumentation ausgenommen sind Kinder unter 8 Jahren, die sowieso vorhandene Geh- und Radwege nutzen müssen.

Neben den Bestrebungen auf Bundesebene setzt sich der ADFC zeitgleich auf kommunaler Ebene für die Einhaltung der bereits vorhandenen Vorschriften ein. Auch in Herzogenrath gibt es einige Beispiele für benutzungspflichtige Radwege, die die gesetzlichen Mindestanforderungen nicht erfüllen. Damit ist die generelle Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht gerade auch wegen Städten wie Herzogenrath erforderlich. Beispiele für nicht vorschriftsgemäße Radwege sind in der Schütz-von-Rode-, Voccart- und Roermonder Straße von Herzogenrath nach Kohlscheid sowie in der Bierstraße. Hier hat 2014 eine Verkehrsschau (ohne Beteiligung des ADFC) stattgefunden. Das Protokoll hat der ADFC auf mehrfache Nachfrage dann 2016 erhalten. Viele der Mängel aus diesem Protokoll sind bis heute nicht behoben, wie z.B. die beschlossene Abschaffung der Benutzungspflicht auf der Bierstraße. Außerdem wurden von den Teilnehmern der Befahrungen viele Nebensächlichkeiten wie abgefahrene Straßenmarkierungen bemängelt. Gravierendere, offensichtliche Gefährdungen für den Radverkehr wie die vielen Ampel- und Leuchtmasten auf der gesamten Radverkehrsanlage der Schütz-von-Rode-, Voccart- und Roermonder Straße von Kohlscheid bis Herzogenrath Zentrum wurden hingegen nicht erkannt. Ende 2016 hat der ADFC eine umfangreiche Stellungnahme zu den vorhandenen Mängeln der Radverkehrsanlagen in dem genannten Bereich abgegeben.<sup>1</sup> Bis heute hat die Stadt Herzogenrath weder auf die Stellungnahme geantwortet, noch die Mängel beseitigt. Die in dieser Stellungnahme beschriebenen Mängel zeigen deutlich, dass es sich in Herzogenrath nicht um „angebliche Sicherheitsmängel von Radwegen“ handelt, sondern diese Mängel objektiv vorhanden sind und bislang nicht behoben wurden.

Eine „generelle Diskreditierung von baulich angelegten Radwegen“ lehnt der ADFC, genauso wie der ADAC, ab. Gerade an durch den Kfz-Verkehr stark belasteten Straßen sind gute, baulich getrennte Radwege notwendig, um allen Menschen unabhängig vom Alter und des persönlichen Sicherheitsempfindens einen attraktiven, einfachen und sicheren Zugang zur Mobilität mit dem Fahrrad zu gewährleisten. Bestehende Radwege müssen daher so umgebaut werden, dass sie ein zügiges, komfortables und sicheres Vorankommen mit dem Rad ermöglichen. Insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen sind die bestehenden und seit Jahren bekannten Sicherheitsmängel schnellstmöglich durch bauliche Veränderungen zu beheben, die zum Beispiel gute Sichtbeziehungen zwischen abbiegenden Kraftfahrzeugen und dem geradeaus fahrenden Radverkehr sicherstellen.

In der Vorlage schreibt die Verwaltung zur Sicherheit von baulich getrennten Radwegen:

*„Jüngste Forschungsarbeiten haben gezeigt, dass baulich abgesetzte Radwege nicht immer die optimale Lösung darstellen und in vielen Fällen*

<sup>1</sup> <https://tinyurl.com/herzogenrath-befahrung>

*eine Führung auf der Fahrbahn oder auf dem Radfahrstreifen die bessere Lösung darstellen.“*

Es interessiert uns sehr, auf welche Forschungsarbeiten sich die Verwaltung hier bezieht. Die bekannteren Publikationen zu diesem Thema, wie die im Jahre 1992 von der Bundesanstalt für Straßenwesen herausgegebene Studie zur Sicherheit an Knotenpunkten, liegen schon mehrere Jahrzehnte zurück und beschreiben meist Probleme, die sich zum Beispiel durch passende Ampelschaltungen beheben lassen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Steffen van Bergerem  
Arbeitskreis Radverkehrsplanung